

**THIS PAGE IS INSERTED BY OIPE SCANNING
AND IS NOT PART OF THE OFFICIAL RECORD**

Best Available Images

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

BLACK BORDERS

TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

FADED TEXT

BLURRY OR ILLEGIBLE TEXT

SKEWED/SLANTED IMAGES

COLORED PHOTOS HAVE BEEN RENDERED INTO BLACK AND WHITE

VERY DARK BLACK AND WHITE PHOTOS

UNDECIPHERABLE GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE THE BEST AVAILABLE COPY. AS RESCANNING *WILL NOT* CORRECT IMAGES, PLEASE DO NOT REPORT THE IMAGES TO THE PROBLEM IMAGE BOX.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 101 24 754.0

Anmeldetag: 21. Mai 2001

Anmelder/Inhaber: eStop GmbH, Grafrath/DE

Bezeichnung: Elektromechanische Bremse mit spielfreier Be-tätigung

IPC: F 16 D 65/21

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 1. Oktober 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ebert".

Ebert

Elektromechanische Bremse mit spielfreier Betätigung

5 Die Erfindung betrifft eine elektromechanische Bremse, insbesondere für Fahrzeuge, mit einem elektrischen Aktuator, der eine Betätigungs kraft erzeugt und auf zumindest ein Reibglied wirkt, um dieses zum Hervorrufen einer Reibkraft gegen ein drehbares, abzubremsendes Bauteil der Bremse zu drücken, und
10 einer zwischen dem Reibglied und dem elektrischen Aktuator angeordneten Selbstverstärkungseinrichtung, die zur Selbstverstärkung der vom elektrischen Aktuator erzeugten Betätigungs kraft führt und wenigstens einen Keil mit einem Steigungswinkel α aufweist, der sich an einem zugehörigen Widerlager abstützt.

15 Eine elektromechanische Bremse mit einer Selbstverstärkungseinrichtung ist aus der deutschen Patentschrift DE 198 19 564 C2 bekannt. Bei der in diesem Dokument beschriebenen Bremse tritt das Problem auf, daß das Maß der Selbstverstärkung, festgelegt durch die Wahl des Steigungswinkels α , immer nur so groß be messen werden kann, daß unabhängig vom Reibungskoeffizienten μ zwischen dem Reibbelag und dem abzubremsenden Bauteil, der sich je nach Betriebszustand der Bremse ändert, entweder immer eine Druckkraft oder immer eine Zugkraft auf den Keil der Selbstver
20 stärkungseinrichtung ausgeübt wird. Ein Vorzeichenwechsel der Aktuator kraft soll vermieden werden, weil sonst das im Aktuator vorhandene Spiel überfahren werden muß, was zu undefinierten Zuständen und damit zu unerwünschten Schwankungen der Regelgröße (Bremeskraft) führt. Aufgrund dieser Beschränkungen kann bei der bekannten elektromechanischen Bremse der Bereich der optimalen Selbstverstärkung, nämlich der Bereich, in dem der Wert des Reibungskoeffizienten μ zumindest etwa dem Wert $\tan \alpha$ entspricht, nicht genutzt werden, weil am Punkt der optimalen Selbstverstärkung, d.h. wenn der Reibungskoeffizient μ densel
25 ben Wert wie der Tangens des Steigungswinkels α hat, die erforderliche Betätigungs kraft, also die Aktuator kraft, ihre Richtung wechselt.

Der Erfindung liegt deshalb die Aufgabe zugrunde, eine verbeserte elektromechanische Bremse mit Selbstverstärkung bereitzustellen, deren Arbeitsbereich im Bereich der optimalen Selbstverstärkung liegen kann, ohne daß es zu negativen Auswirkungen hinsichtlich ihrer Regelbarkeit kommt.

Ausgehend von einer wie eingangs beschriebenen elektromechanischen Bremse ist diese Aufgabe erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß der elektrische Aktuator zwei Antriebe aufweist, die auf den Keil der Selbstverstärkungseinrichtung wirken und die zum Erzeugen der Betätigungs Kraft gegeneinander arbeiten können, wobei die beiden Antriebe im Bereich geringer Betätigungs Kräfte, d.h. in einem Bereich tan α ungefähr gleich μ , zur Erzeugung der Betätigungs Kraft gegeneinander arbeiten. Mit "gegeneinander arbeiten" ist hier gemeint, daß die von den beiden Antrieben auf den Keil der Selbstverstärkungseinrichtung aufgebrachten Kräfte gegensinnig sind. Gemäß einer Ausführungsform der erfindungsgemäßen Bremse ziehen beide Antriebe im Bereich geringer Betätigungs Kräfte zur Erzeugung der Betätigungs Kraft an dem Keil der Selbstverstärkungseinrichtung, derart, daß ein die Betätigungs Kraft darstellender Zugkraftüberschuß in Betätigungsrichtung resultiert. In einer alternativen Ausführungsform drücken beide Antriebe dann, wenn nur geringe Betätigungs Kräfte gefordert sind, zur Erzeugung der Betätigungs Kraft auf den Keil der Selbstverstärkungseinrichtung, derart, daß ein die Betätigungs Kraft darstellender Druckkraftüberschuß in Betätigungsrichtung resultiert.

Erfindungsgemäß arbeiten demnach die beiden Antriebe des elektrischen Aktuators dann, wenn nur geringe Betätigungs Kräfte erforderlich sind, wenn also die Selbstverstärkung der Bremse hoch ist (wenn also tan α ungefähr gleich μ ist), in einer spielfreien Weise zusammen, denn durch das Gegeneinanderarbeiten der beiden Antriebe tritt das im Aktuator vorhandene Spiel nicht in Erscheinung. Ein Vorzeichenwechsel der Aktuatkraft, zu dem es im Bereich hoher Selbstverstärkung leicht kommen kann, hat deshalb keine negativen Auswirkungen, sondern wird spielfrei überwunden. Die erfindungsgemäße Bremse kann deshalb

ohne weiteres im Bereich der optimalen Selbstverstärkung betrieben werden, was auch bedeutet, daß der elektrische Aktuator weniger kraftvoll sein muß und deshalb kompakter und leichter ausgeführt werden kann. Neben einer Platz- und Gewichtsersparnis ergeben sich daraus auch Vorteile für das dynamische Verhalten des Aktuators.

In Betriebszuständen, in denen der Wert des Reibungskoeffizienten μ stark vom Wert $\tan \alpha$ abweicht, muß der elektrische Aktuator eine größere Betätigungs kraft aufbringen, um die geforderte Bremskraft bzw. das geforderte Bremsmoment zu erzielen. Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der erfundungsgemäßen Bremse ist deshalb die Arbeitsrichtung der beiden Antriebe des elektrischen Aktuators umsteuerbar, derart, daß die beiden Antriebe zur Erzielung höherer Betätigungs kräfte miteinander (also gleichsinnig und nicht wie zuvor gegensinnig) arbeiten. Zwar können in solchen Betriebszuständen dann Situationen eintreten, in denen das Spiel eines Aktuators überwunden werden muß, jedoch führt dies in den seltenen Fällen, in denen die beiden Antriebe zur Erzielung höherer Betätigungs kräfte miteinander arbeiten müssen, beispielsweise bei einer Notbrem sung, zu keinem wirklichen Nachteil, da bei den dann wirkenden Kräften das Aktuatorsspiel sehr rasch überwunden wird und allenfalls als kleiner Schlag, ausgelöst durch den Kraftsprung beim Wieder eingriffkommen desjenigen Aktuators, dessen Spiel überwunden wurde, im Betätigungsorgan der Bremse spürbar ist. Bei bekanntem Spiel kann dieser Kraftsprung, falls gewünscht, auch ausgeregelt werden.

Generell ist der Steigungswinkel α der Selbstverstärkungseinrichtung bei der erfundungsgemäßen Bremse so zu wählen, daß die Bremse die zur Erzeugung des maximal geforderten Bremsmomentes erforderliche Andrückkraft auch bei dem im Betrieb auftretenden maximalem bzw. minimalem Reibungskoeffizienten μ noch erzeugen kann. Mit anderen Worten, der Steigungswinkel α sollte so gewählt sein, daß $\mu_{\min} < \tan \alpha < \mu_{\max}$ gilt.

Vorzugsweise sind die beiden Antriebe des elektrischen Aktuators der erfindungsgemäßen Bremse als Linearaktuatoren ausgeführt, die beide unmittelbar auf den Keil oder die Keile der Selbstverstärkungseinrichtung wirken. Bei einer solchen Ausführungsform ist das Reibglied, üblicherweise ein Reibbelag, vorzugsweise fest mit dem Keil verbunden, so daß jede Bewegung des Keiles verlustlos auf das Reibglied übertragen wird. Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform weist jeder Linearaktuator einen Elektromotor mit integrierter Spindelmutter, eine als Schubstange ausgebildete Spindel, die mit der Spindelmutter zusammenwirkt, und einen Drehwinkelgeber oder einen anderen Positionssensor auf. Anhand der von den Positionssensoren der Linearaktuatoren gelieferten Signale läßt sich zum einen das im elektrischen Aktuator vorhandene mechanische Spiel und zum anderen ohne weiteres die jeweilige Position des Keils ermitteln.

Bei bevorzugten Ausführungsformen der erfindungsgemäßen Bremse ist der Keil (oder sind die Keile) der Selbstverstärkungseinrichtung positionsgeregt. Vorzugsweise ist die Positionsregelung des Keiles eine Kaskadenregelung mit einem äußeren Regelkreis, dessen Regelgröße das Bremsmoment und dessen Stellgröße die Position des mit dem Keil verbundenen Reibgliedes ist, und mit einem inneren Regelkreis, dessen Regelgröße die aus den Positionssignalen der Linearaktuatoren ermittelte Position des mit dem Keil verbundenen Reibgliedes und dessen Stellgröße der Motorstrom oder die Motorspannung der Elektromotoren der Linearaktuatoren ist. Eine Positionsregelung des Keiles und insbesondere die beschriebene Kaskadenregelung ist regelungstechnisch vorteilhaft, da zwischen dem Reibungskoeffizienten μ und der Keilposition lediglich ein linearer Zusammenhang besteht. Eine solche Regelung ist daher schnell, genau und störunanfällig.

Bei bevorzugten Ausführungsbeispielen der erfindungsgemäßen Bremse weist der Keil oder jeder Keil der Selbstverstärkungseinrichtung für jede der beiden Drehrichtungen des abzubremsenden Bauteils wenigstens eine Keilfläche auf. Vorzugsweise ist

der Steigungswinkel der für die beiden Drehrichtungen vorgesehenen unterschiedlichen Keilflächen der gleiche, so daß der Keil einen symmetrischen Aufbau hat, jedoch können die Steigungswinkel für Vorwärtsdrehung und Rückwärtsdrehung des abzubremsenden Bauteils auch unterschiedlich gewählt werden.

Üblicherweise sind Bremsen nicht mit nur einem Reibglied, sondern mit zumindest zwei Reibgliedern versehen, die einander gegenüberliegen und auf unterschiedliche Seiten des abzubremsenden Bauteils einwirken. Vorzugsweise stützt sich deshalb das Widerlager für den Keil der Selbstverstärkungseinrichtung an einem Sattel ab, der das abzubremsende Bauteil übergreift und der mit dem weiteren Reibglied verbunden ist. Bei einer besonders bevorzugten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Bremse ist das abzubremsende Bauteil eine Bremsscheibe und der Sattel ist ein Schwimmsattel. Schwimmsattelbremsen und deren Funktionsprinzip sind Fachleuten auf dem hier in Rede stehenden Gebiet wohlbekannt, so daß weitere Erläuterungen hierzu nicht erforderlich sind.

Wie schon bei der aus der DE 198 19 564 C2 bekannten Bremse ist auch bei der erfindungsgemäßen Bremse vorzugsweise eine Einrichtung zum Vergleichen eines Sollwertes der Reibkraft mit dem Istwert der Reibkraft vorhanden, die bei einer Abweichung des Istwertes vom Sollwert den elektrischen Aktuator zum entsprechenden Erhöhen oder Verringern der erzeugten Betätigungs kraft ansteuert und so den Istwert dem Sollwert der Reibkraft angleicht. Mit anderen Worten, die erfindungsgemäße Bremse ist vorzugsweise reibkraftgeregelt. Die Reibkraft entspricht bis auf ihr Vorzeichen der Bremskraft bzw. dem Bremsmoment.

Alle Ausführungsformen der erfindungsgemäßen Bremse können so ausgestaltet sein, daß der Steigungswinkel α der Keilfläche mit zunehmender Verschiebung des Keiles in Betätigungsrichtung abnimmt, d.h. der Steigungswinkel wird über den Zustellweg der Bremse kleiner. Auf diese Weise läßt sich ein noch besseres Regelungsverhalten der erfindungsgemäßen Bremse erzielen.

5 In einer abgewandelten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Bremse ist der elektrische Aktuator ein Linearmotor, dessen Schubglied auf den Keil der Selbstverstärkungseinrichtung wirkt. Da ein Linearmotor per se kein Spiel aufweist, sind bei einer solchen Ausführungsform keine zwei gegeneinander arbeitenden Antriebe erforderlich, sondern es genügt ein einziger Antrieb.

10 Ein Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Bremse wird im folgenden anhand der beigefügten, schematischen Figuren näher erläutert. Es zeigt:

15 Fig. 1 eine als Scheibenbremse ausgeführte erfindungsgemäße elektromechanische Bremse von der Seite,

Fig. 2 eine räumliche Ansicht der erfindungsgemäßen Bremse von schräg unten,

20 Fig. 3 die Ansicht aus Fig. 2 ohne Nachstellvorrichtung und Widerlager,

Fig. 4 den Schnitt II-II aus Fig. 1,

25 Fig. 5 den Schnitt III-III aus Fig. 1,

Fig. 6 den Schnitt IV-IV aus Fig. 4,

30 Fig. 7 eine Schnittansicht gemäß Fig. 4, die den betätigten Zustand der erfindungsgemäßen Bremse bei Vorwärtsfahrt darstellt,

Fig. 8 die Schnittansicht aus Fig. 7, nun jedoch für einen betätigten Zustand der Bremse bei Rückwärtsfahrt,

35 Fig. 9 den Schnitt V-V aus Fig. 4,

Fig. 10 die Schnittansicht aus Fig. 4 mit weitgehend abgenutzten Reibbelägen, und

Fig. 11 ein die grundsätzliche Funktion der erfindungsgemäßen Bremse illustrierendes Schaubild.

Die Fig. 1 und 2 zeigen eine als Scheibenbremse ausgebildete elektromechanische Bremse 10 mit einem Gehäuse 12 und einer um eine Achse A drehbaren Bremsscheibe 14.

Wie besser aus den Fig. 3, 4 und 5 ersichtlich, weist die Bremse 10 einen ersten Reibbelag 16 auf, der mit der Vorderseite eines als Belagträger dienenden Keiles 18 fest verbunden ist, beispielsweise durch Kleben. Auf seiner Rückseite hat der Keil 18 für jede Drehrichtung der Bremsscheibe 14 eine Keilfläche 20 bzw. 20', die beide unter einem Steigungswinkel α zur Bremsscheibe 15 angeordnet sind und sich an komplementären Keilflächen 21, 21' eines blockförmigen Widerlagers 22 abstützen.

Das Widerlager 22 stützt sich über vier Gewindegelenken 24 an einem Bremssattel 26 (siehe Fig. 2 und 5) ab, der die Bremsscheibe 14 überspannt und einen zur Drehachse A hin gerichteten Arm 28 aufweist. Der Arm 28 dient zur Abstützung eines zweiten Reibbelages 30, der in üblicher Weise auf einer Belagträgerplatte 32 befestigt ist, die an der der Bremsscheibe 14 zugewandten Innenseite des Armes 28 anliegt.

Die Betätigungsleistung der Bremse 10 wird von einem elektrischen Aktuator erzeugt, der zwei hier als Linearaktuatoren ausgeführte Antriebe 34 und 34' umfaßt. Jeder Antrieb 34, 34' umfaßt einen Elektromotor 36, 36' und eine von ihm angetriebene Schubstange 38, 38', die mit dem Keil 18 in Wirkverbindung steht. Im hier dargestellten Ausführungsbeispiel hat jeder Elektromotor 36, 36' eine integrierte Spindelmutter (nicht dargestellt) und die Schubstangen 38, 38' sind jeweils als mit der Spindelmutter zusammenwirkende Spindel ausgebildet. Ein ebenfalls nicht dargestellter Drehwinkelgeber in jedem Elektromotor 36, 36' ermöglicht die Bestimmung der genauen Position der zugehörigen Schubstange 38, 38' basierend auf den vom Elektromotor 36 oder

36' ausgeführten Umdrehungen und der Steigung des Spindeltriebes.

Der Keil 18 und das Widerlager 22 sind Teil einer Selbstverstärkungseinrichtung zur Verstärkung der von den Antrieben 34, 34' erzeugten Betätigungs Kraft. Hierzu sind die freien Enden der Schubstangen 38 und 38' in einer auf der Rückseite des Keiles 18 vorhandenen Aufnahme 40 so gelagert, daß eine Translationsbewegung der Schubstangen 38, 38' zu einer entsprechenden Verschiebung des Keiles 18 nach links oder rechts führt (siehe Fig. 3, 4 und 6). Zum Betätigen der Bremse 10 wird also der Keil 18 mit dem an ihm befestigten Reibbelag 16 in Drehrichtung der Bremsscheibe 14 verschoben (siehe Fig. 7 und 8), und zwar durch eine Translationsbewegung der beiden Schubstangen 38 und 38'. Dabei stützt sich der Keil 18 über seine eine Keilfläche 20 oder 20' an der zugehörigen, komplementären Keilfläche 21 oder 21' des Widerlagers 22 ab und bewegt sich nicht nur nach links oder rechts, sondern auch auf die Bremsscheibe 14 zu. Sobald der erste Reibbelag 16 in Kontakt mit der Bremsscheibe 14 kommt, entsteht eine Reaktionskraft, die von dem Reibbelag 16 über den Keil 18 und das Widerlager 22 auf den Bremssattel 26 übertragen wird. Letzterer ist schwimmend auf dem Gehäuse 12 der Bremse 10 gelagert und wird von der genannten Reaktionskraft solange verschoben, bis sich der zweite Reibbelag 30 ebenfalls an die Bremsscheibe 14 anlegt (Schwimmersattelprinzip). Jede weitere translatorische Verschiebung des Keiles 18 in Betätigungsrichtung führt nun zu einem stärkeren Anpressen der beiden Reibbeläge 16 und 30 an die Bremsscheibe 14 und damit zum gewünschten Bremsvorgang. Ein Lösen der Bremse erfolgt durch Rückverschiebung des Keiles 18 in seine in Fig. 4 wiedergegebene Ausgangsstellung. Zur Reibungsminderung können die Keilflächen 20, 20' und/oder die Widerlagerflächen 21, 21' beispielsweise mit Wälzkörpern (nicht dargestellt) versehen sein. Wie dargestellt, ist die Aufnahme 40 so ausgebildet, daß der Keil 18 sich in Richtung auf die Bremsscheibe 14 und von ihr weg bewegen kann, ohne daß die Schubstangen 38, 38' diese Bewegung mitmachen.

Damit die Bremse 10 einen sich abnutzenden Reibbelag 16 ausgleichen kann, ist eine allgemein mit 42 bezeichnete Nachstelleinrichtung vorhanden (siehe Fig. 2). Diese besteht (siehe Fig. 4, 5 und 9) aus einem Motor 44, der eine Schneckenwelle 46 treibt, die mit vier Zahnrädern 48 in Eingriff steht. Die Zahnräder 48 sind im Bremssattel 26 gelagert und weisen jeweils ein Innengewinde auf, das mit einem zugehörigen der Gewindegelenken 24 in Eingriff steht, welche mit dem Widerlager 22 fest verbunden sind (siehe Fig. 5). Die Zahnräder 48 fungieren 10 demnach als Spindelmuttern eines Spindeltriebes, während die Gewindegelenke 24 die Spindelstangen darstellen. Im dargestellten Ausführungsbeispiel sind vier Gewindegelenke 24 vorhanden, von denen aufgrund des unterschiedlichen Drehsinnes der Zahnräder 48 zwei Gewindegelenke 24 ein Linksgewinde und die anderen beiden Gewindegelenke 24 ein Rechtsgewinde aufweisen. Mittels 15 des Motors 44 kann die Nachstelleinrichtung 42 somit den Abstand des Widerlagers 22 vom Bremssattel 26 vergrößern, d.h. das Widerlager 22 in Richtung auf die Bremsscheibe 14 bewegen. Auf diese Weise kann das Lüftspiel der Bremse 10, d.h. der bei 20 gelöster Bremse vorhandene Abstand zwischen der Bremsscheibe 14 und der Reibbelagoberfläche, konstant gehalten werden. Die Fig. 10 zeigt dies in einer Ansicht entsprechend Fig. 4, jedoch mit weitgehend abgenutzten Reibbelägen 16, 30.

Üblicherweise wird die Bremse 10 so ausgeführt sein, daß dann, 25 wenn bei einer Bremsung ein zu großes Lüftspiel erkannt wird, eine Regelung die Nachstelleinrichtung 42 bei gelöster Bremse aktiviert, um das Lüftspiel wieder auf den konstruktiv vorgegebenen Wert zu verkleinern. Die Nachstelleinrichtung 42 ist 30 vorzugsweise selbsthemmend ausgebildet, um eine unbeabsichtigte Verstellung des Lüftspiels zu verhindern.

Die hier beschriebene Nachstelleinrichtung 42 stellt eine Möglichkeit dar, den Reibbelagverschleiß auszugleichen. Andere Ausführungsformen der Bremse 10 können statt des genannten 35 Elektromotors 44 einen Ultraschallmotor, ein Schrittschaltwerk, einen Schrittmotor oder einen anderen Antrieb aufweisen. Auch das Getriebe der Nachstelleinrichtung 42 kann abweichend ausge-

führt sein, beispielsweise als Harmonikdrive-Getriebe. Des weiteren müssen nicht wie dargestellt, vier Gewindegelenke 24 vorhanden sein, sondern es können mehr oder weniger Gewindegelenke 24 sein und es sind schließlich auch andere Mittel als Gewindegelenke denkbar, um die beschriebene Relativverschiebung des Widerlagers 22 zu erreichen.

Im folgenden wird die Funktion der elektromechanischen Bremse 10 und insbesondere der Selbstverstärkungseinrichtung anhand der Fig. 11 näher erläutert. Es wurde bereits erwähnt, daß die Selbstverstärkungseinrichtung für jede Drehrichtung der Brems Scheibe 14 eine Keilfläche 20 bzw. 20' aufweist, die sich an einer komplementär ausgebildeten Fläche 21 bzw. 21' des Widerlagers 22 abstützt. Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist jede Keilfläche 20, 20' bezüglich der Bremsscheibe 14 unter einem wirksamen Keilwinkel α angeordnet. Dies muß jedoch nicht so sein, stattdessen kann der wirksame Keilwinkel für die eine Drehrichtung sich vom wirksamen Keilwinkel für die andere Drehrichtung unterscheiden. In Fig. 11 sind mit Pfeilen die Kräfte angegeben, die auf den Keil 18 wirken.

Es sind dies

- F_A die in den Keil 18 eingeleitete Eingangskraft,
- F_R die sich bei einer Bremsung ergebende, vom Widerlager 22 abzustützende Auflagerkraft, die sich in eine der Eingangskraft F_A entgegengesetzte Kraft F_{Rx} und eine senkrecht zur Bremsscheibe stehende Druckkraft F_{Ry} aufteilen läßt,
- F_N die der Kraft F_{Ry} entgegengerichtete Normalkraft an der Bremsscheibe, und
- F_F die am Keil bzw. am Reibglied entstehende Reibkraft.

Gemäß diesem Kräftegleichgewicht hängt die Reibkraft bzw. das Reibmoment an der Bremsscheibe 14 entsprechend der Beziehung

$$F_A = -F_F \cdot \left[1 - \frac{\tan \alpha}{\mu} \right]$$

lediglich vom Steigungswinkel α , dem eine Störgröße darstellenden Reibungskoeffizient μ und der Eingangskraft F_A ab.

Die Eingangskraft F_A , die gemäß Fig. 11 bei einer Bremsbetätigung auf den Keil 18 wirkt, wird von den beiden Antrieben 34, 34' erzeugt. Bei gegebenem Reibungskoeffizienten μ hängt das Maß der Selbstverstärkung der eingeleiteten Kraft F_A nur vom Steigungswinkel α ab: Im Gleichgewichtszustand, d.h. wenn der Wert des Reibungskoeffizienten μ gleich dem Tangens des Steigungswinkels α ist, braucht die Bremse 10 - wenn der Reibbelag 16 in Kontakt mit der Bremsscheibe 14 ist - zur weiteren Bremfung keine Eingangskraft F_A mehr. Dieser Gleichgewichtszustand wird deshalb auch als der Punkt der optimalen Selbstverstärkung bezeichnet. Ist μ kleiner als $\tan \alpha$, muß eine Eingangskraft F_A vorhanden sein, um eine Bremsung aufrechtzuerhalten. Ist hingegen μ größer als $\tan \alpha$, läuft die Bremse von alleine zu, d.h. die Bremskraft verstärkt sich ohne Vorhandensein einer Eingangskraft F_A immer mehr bis zum Blockieren der Bremse. Soll dieser Blockierzustand vermieden bzw. eine gewünschte Bremskraft aufrechterhalten werden, muß eine negative Eingangskraft F_A , d.h. eine in entgegengesetzter Richtung wirkende Eingangskraft F_A auf den Keil 18 aufgebracht werden.

Damit die Eingangskraft F_A klein sein kann, ist man bestrebt, die Bremse 10 in einem Bereich zu betreiben, in dem der Reibungskoeffizient μ zumindest ungefähr gleich dem Tangens des Steigungswinkels α ist. In diesem Bereich geringer Betätigungskräfte arbeiten die beiden Antriebe 34 und 34' gegeneinander, d.h. die beiden Antriebe 34, 34' leiten über die Schubstangen 38, 38' einander entgegengerichtete Kräfte in den Keil 18 ein. Die entgegengerichteten Kräfte sind dabei so bemessen, daß ein Kraftüberschuß in der Richtung resultiert, in die der Keil 18 bei einer Betätigung verschoben werden soll. Die beiden von den Antrieben 34, 34' in den Keil 18 eingeleiteten Kräfte können beide Druckkräfte oder auch beide Zugkräfte sein, wichtig ist lediglich, daß ein Kraftüberschuß in der gewünschten Richtung resultiert.

Durch das gegensinnige Arbeiten der beiden Antriebe 34, 34' ist die Betätigung des Keiles 18 spielfrei. Diese Spielfreiheit ist für den Betrieb der Bremse 10 im Bereich der optimalen Selbstverstärkung wichtig, denn in diesem Bereich kann es aufgrund des sich während des Betriebes der Bremse ändernden Reibungskoeffizienten μ zu einem schnellen Wechsel zwischen Zuständen, in denen μ kleiner tan α ist, und Zuständen kommen, in denen μ größer tan α ist. Mit anderen Worten, in dem Bereich um den Punkt der optimalen Selbstverstärkung herum kann es einen schnellen Wechsel zwischen Zuständen geben, in denen eine positive Eingangskraft F_A gefordert ist, und Zuständen, in denen eine negative Eingangskraft F_A notwendig ist, um eine bestimmte, gewünschte Bremskraft aufrechtzuerhalten. Wäre der Aktuator nicht spielfrei, würde bei jedem Vorzeichenwechsel der Eingangskraft F_A das im Aktuator vorhandene Spiel durchlaufen werden, was zu undefinierten Zuständen und damit zu einer schlechten Regelbarkeit der Bremse führen würde. Die spielfreie Betätigung mittels der beiden im Normalfall gegensinnig arbeitenden Antriebe 34, 34' vermeidet dieses Problem wirkungsvoll.

In Betriebszuständen, in denen sich der Wert des Reibungskoeffizienten μ stark vom Tangens des Steigungswinkels α unterscheidet, sind größere Eingangskräfte F_A erforderlich, um eine gewünschte Bremswirkung zu erzielen. In solchen Betriebszuständen arbeiten die beiden Antriebe 34, 34' miteinander, d.h. sie erzeugen gleichgerichtete Kräfte, indem einer der Antriebe auf den Keil 18 drückt und der andere Antrieb am Keil 18 zieht. Damit ein solches gleichsinniges Wirken der Antriebe möglich ist, sind beide Antriebe 34, 34' umsteuerbar ausgeführt, d.h. ihre Betätigungsrichtung lässt sich umkehren. Im gleichsinnigen Betrieb der Antriebe 34, 34' arbeitet der Aktuator der Bremse 10 nicht mehr spielfrei. Dies ist in der Praxis jedoch vernachlässigbar, da Betriebszustände, in denen erhöhte Eingangskräfte F_A erforderlich sind, nur selten auftreten und darüberhinaus in solchen Betriebszuständen ein eventuelles Überfahren des Aktuatorspiels tolerierbar ist.

Wie bereits kurz angedeutet wurde, kann sich der Reibungskoeffizient μ in Abhängigkeit der Belastung der Bremse relativ stark ändern. Jede Reibwertänderung während eines Bremsvorgangs führt jedoch zu einer Änderung der Reibkraft F_F und somit zu einer sich ändernden Verzögerung des abzubremsenden Bauteiles der Bremse, welches vorliegend durch die Bremsscheibe 14 gebildet ist. Um diese unerwünschten Reibwertänderungen auszuregeln, ist die dargestellte Scheibenbremse 10 mit einer nicht gezeigten Sensorik versehen, die eine ständige Messung der Reibkraft gestattet. Diese an sich bekannte Sensorik ist mit einem ebenfalls nicht dargestellten, elektronischen Steuergerät verbunden, das die erhaltenen Signale auswertet und insbesondere einen Vergleich zwischen einem vorgegebenen Sollwert der Reibkraft und dem tatsächlichen Istwert der Reibkraft vornimmt.

Entsprechend dieser Auswertung der Signale werden die Antriebe 34, 34' von dem Steuergerät so angesteuert, daß durch Verschieben des Keiles 18 in oder entgegen der Drehrichtung der Bremsscheibe 14 eine Erhöhung oder Erniedrigung des Istwertes der Reibkraft erreicht wird, um den Reibkraft-Istwert an den Reibkraft-Sollwert heranzuführen.

Die Reibkraftregelung der Bremse 10 wird im dargestellten Ausführungsbeispiel über eine Positionsregelung des Keiles 18 erreicht. Regelungstechnisch ist dies vorteilhaft, da zwischen der Keilposition und dem Reibungskoeffizienten μ lediglich ein linearer Zusammenhang besteht, der sich einfach, schnell und zuverlässig regeln läßt, beispielsweise mit einer Kaskadenregelung, die einen äußeren Regelkreis und einen inneren Regelkreis umfaßt. Im äußeren Regelkreis ist das (gewünschte) Bremsmoment die Regelgröße, während die Keilposition die Stellgröße ist. Im inneren Regelkreis ist die Keilposition die Regelgröße, während die Stellgröße der Motorstrom oder auch die Motorspannung der Elektromotoren 36, 36' der Antriebe 34, 34' ist. Die Position des Keiles 18 läßt sich aufgrund der im Normalfall spielfreien Betätigung des Keiles 18 präzise durch die genannten Drehwinkelgeber bestimmen, die in den Elektromotoren 36, 36' enthalten sind.

Im gezeigten Ausführungsbeispiel ist der Steigungswinkel α über den Zustellweg der Bremse 10, genauer des Keiles 18, konstant. Bei nicht dargestellten Ausführungsformen ist der Steigungswinkel α degressiv, d.h. er nimmt mit fortschreitenden Zustellwegen ab.

5

1527

Patentansprüche

- 5 1. Elektromechanische Bremse (10), insbesondere für Fahrzeuge, mit einem elektrischen Aktuator, der eine Betätigungs kraft erzeugt und auf zumindest ein Reibglied (16) wirkt, um dieses zum Hervorrufen einer Reibkraft gegen ein drehbares, abzubremsendes Bauteil (14) der Bremse zu drücken, und einer zwischen dem Reibglied (16) und dem elektrischen Aktuator angeordneten Selbstverstärkungseinrichtung, die zur Selbstverstärkung der vom elektrischen Aktuator erzeugten Betätigungs kraft führt und wenigstens einen Keil (18) mit einem Steigungswinkel α aufweist, der sich an einem zugehörigen Widerlager (22) abstützt, dadurch gekennzeichnet, daß der elektrische Aktuator zwei Antriebe (34, 34') aufweist, die auf den Keil (18) wirken und die zum Erzeugen der Betätigungs kraft gegeneinander arbeiten können, und daß die beiden Antriebe (34, 34') im Bereich geringer Betätigungs kräfte, d.h. in einem Bereich $\tan \alpha \leq \mu$, wobei μ der zwischen dem Reibglied (16) und dem abzubremsenden Bauteil (14) herrschende Reibungskoeffizient ist, zur Erzeugung der Betätigungs kraft gegeneinander arbeiten.
- 10
- 15
- 20
- 25
- 30
- 35
2. Bremse nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Antriebe (34, 34') im Bereich geringer Betätigungs kräfte zur Erzeugung der Betätigungs kraft an dem Keil (18) ziehen, derart, daß ein die Betätigungs kraft darstellender Zugkraftüberschuß in Betätigungsrichtung resultiert.
3. Bremse nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Antriebe (34, 34') im Bereich geringer Betätigungs kräfte zur Erzeugung der Betätigungs kraft auf den Keil (18) drücken, derart, daß ein die Betätigungs kraft darstellender Druckkraftüberschuß in Betätigungsrichtung resultiert.

4. Bremse nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
dadurch gekennzeichnet, daß die Arbeitsrichtung der beiden
Antriebe (34, 34') umsteuerbar ist, und daß die beiden Antriebe
(34, 34') zur Erzielung höherer Betätigungskräfte miteinander
arbeiten.

5. Bremse nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Antriebe (34, 34') als
Linearaktuatoren ausgeführt sind.

10 6. Bremse nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet, daß jeder Linearaktuator einen Elektro-
motor (36, 36') mit integrierter Spindelmutter, eine als
Schubstange (38, 38') ausgebildete Spindel und einen Drehwin-
kelgeber aufweist.

15 7. Bremse nach Anspruch 6,
dadurch gekennzeichnet, daß der Keil (18) positionsgeregelt
ist.

20 8. Bremse nach Anspruch 7,
dadurch gekennzeichnet, daß die Positionsregelung eine Kaska-
denregelung ist mit einem äußeren Regelkreis, dessen Regelgröße
das Bremsmoment und dessen Stellgröße die Position des mit dem
Keil (18) verbundenen Reibgliedes (16) ist, und einem inneren
Regelkreis, dessen Regelgröße die aus den Positionssignalen der
Linearaktuatoren ermittelte Position des mit dem Keil (18)
verbundenen Reibgliedes (16) und dessen Stellgröße der Motor-
strom oder die Motorspannung der Elektromotoren (36, 36') der
30 Linearaktuatoren ist.

25 9. Bremse nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß der Keil (18) für jede der beiden
Drehrichtungen des abzubremsenden Bauteils wenigstens eine
35 Keilfläche (20, 20') mit insbesondere dem gleichen Steigungs-
winkel α aufweist.



24

10. Bremse nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß das Widerlager (22) sich an einem
das abzubremsende Bauteil (14) übergreifenden Sattel (26)
abstützt.

5

11. Bremse nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet, daß das abzubremsende Bauteil (14) eine
Bremsscheibe und der Sattel (26) ein Schwimmsattel ist.

10 12. Bremse nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß eine Einrichtung zum Vergleichen
eines Sollwertes der Reibkraft mit dem Istwert der Reibkraft
vorhanden ist, die bei einer Abweichung des Istwertes vom
Sollwert den elektrischen Aktuator zum entsprechenden Erhöhen
15 oder Verringern der erzeugten Betätigungs kraft ansteuert und so
den Istwert dem Sollwert der Reibkraft angleicht.

13.- Bremse nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß der Steigungswinkel α mit zuneh-
20 mender Verschiebung des Keiles (18) in Betätigungsrichtung
abnimmt.

5 **Zusammenfassung**

Elektromechanische Bremse mit spielfreier Betätigung

10 Die Erfinlung betrifft eine elektromechanische Bremse (10), insbesondere für Fahrzeuge, mit einem elektrischen Aktuator, der eine Betätigungs Kraft erzeugt und auf zumindest ein Reibglied (16) wirkt, um dieses zum Hervorrufen einer Reibkraft gegen ein drehbares, abzubremsendes Bauteil (14) der Bremse zu drücken, und einer zwischen dem Reibglied (16) und dem elektrischen Aktuator angeordneten Selbstverstärkungseinrichtung, die zur Selbstverstärkung der vom elektrischen Aktuator erzeugten Betätigungs Kraft führt und wenigstens einen Keil (18) mit einem Steigungswinkel α aufweist, der sich an einem zugehörigen Widerlager (22) abstützt. Zur Verbesserung der Regelbarkeit einer solchen Bremse (10) weist der elektrische Aktuator zwei Antriebe (34, 34') auf, die auf den Keil (18) wirken und die zum Erzeugen der Betätigungs Kraft gegeneinander arbeiten können, um eine spielfreie Betätigung der Bremse (10) zu gewährleisten. Im Bereich geringer Betätigungs Kräfte, d.h. in einem Bereich $\tan \alpha \geq \mu$, wobei μ der zwischen dem Reibglied (16) und dem abzubremsenden Bauteil (14) herrschende Reibungskoeffizient ist, arbeiten die beiden Antriebe (34, 34') zur Erzeugung der Betätigungs Kraft gegeneinander.

25
30

Fig. 2

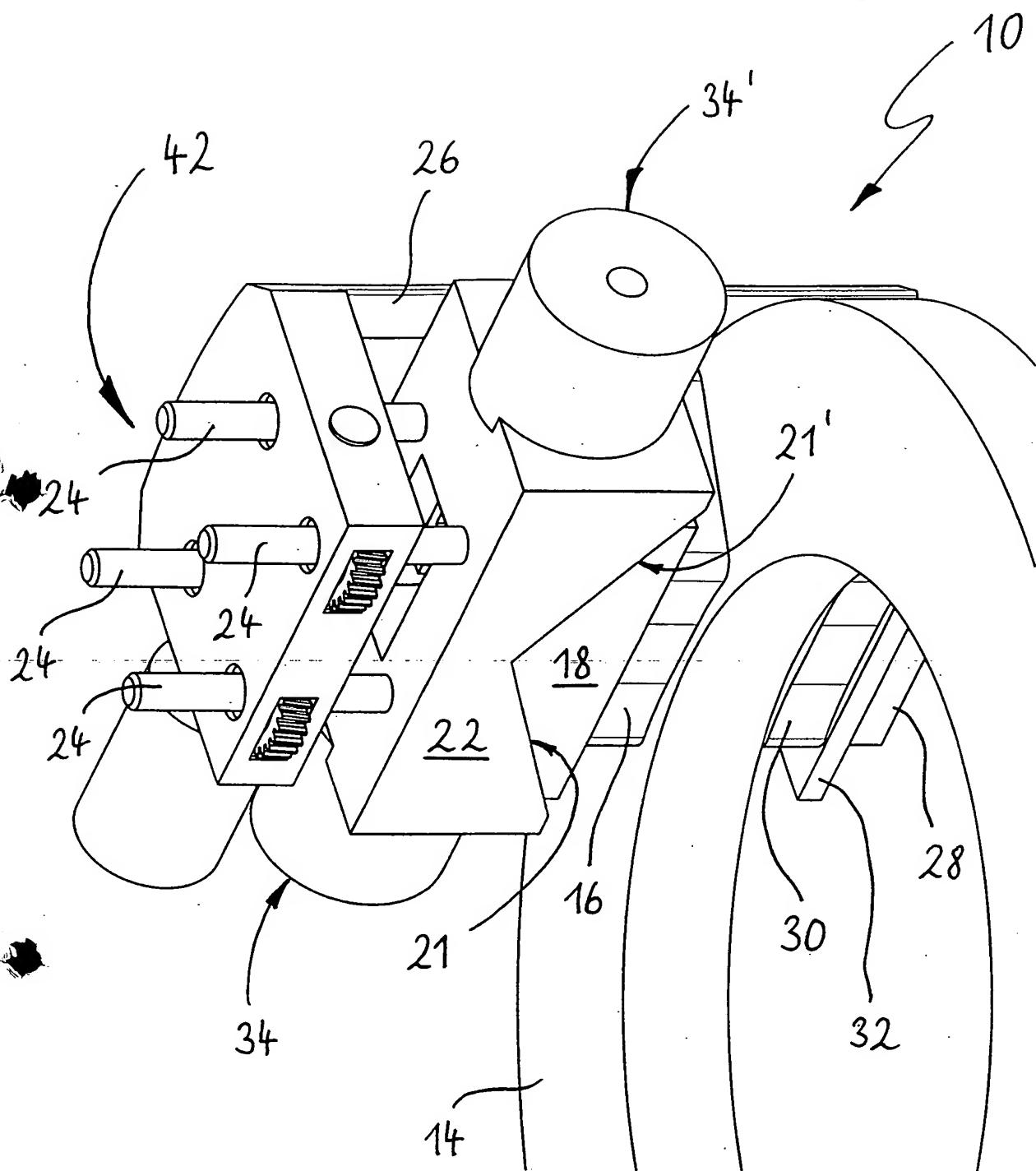


Fig. 2

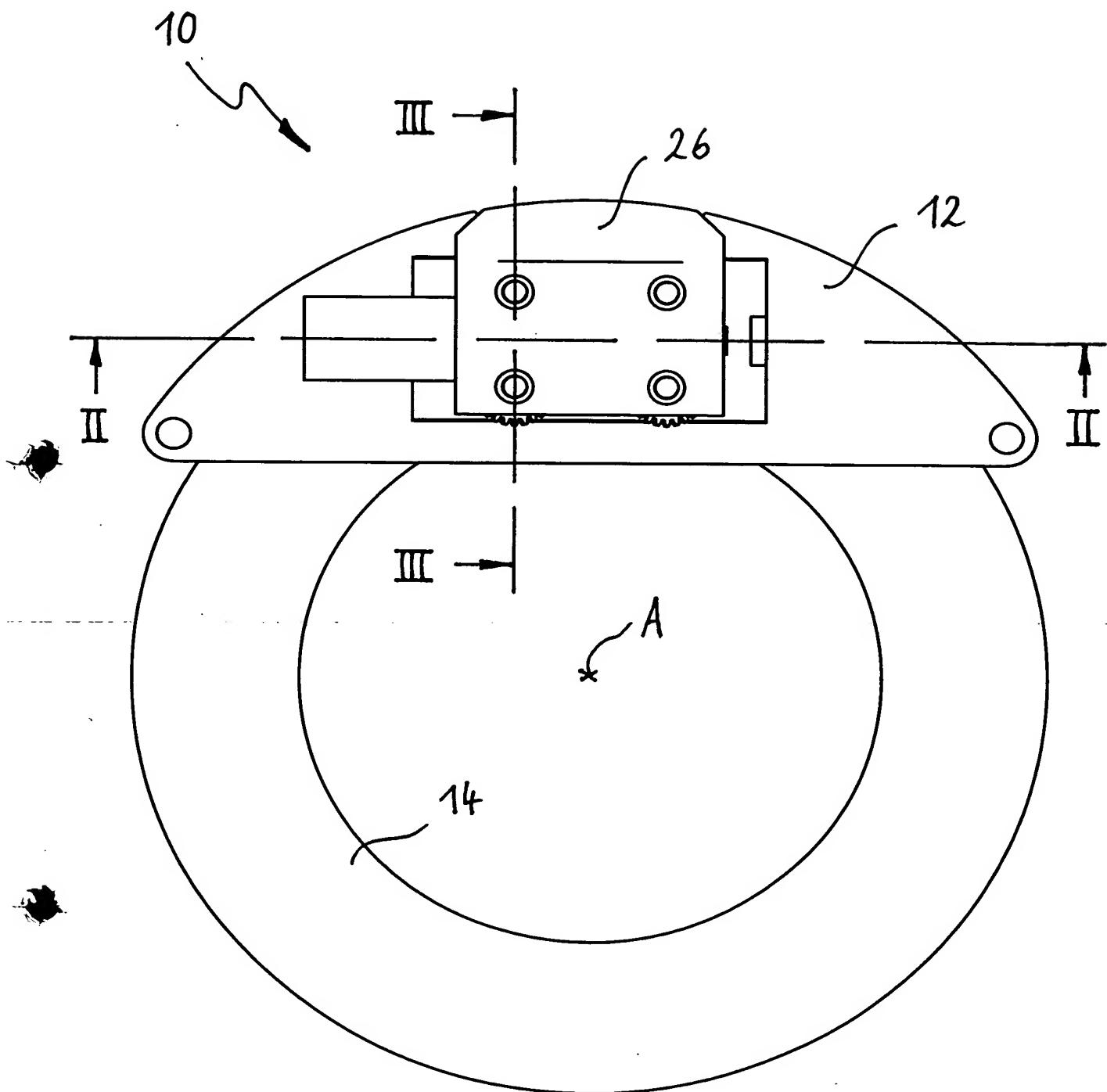


Fig. 1

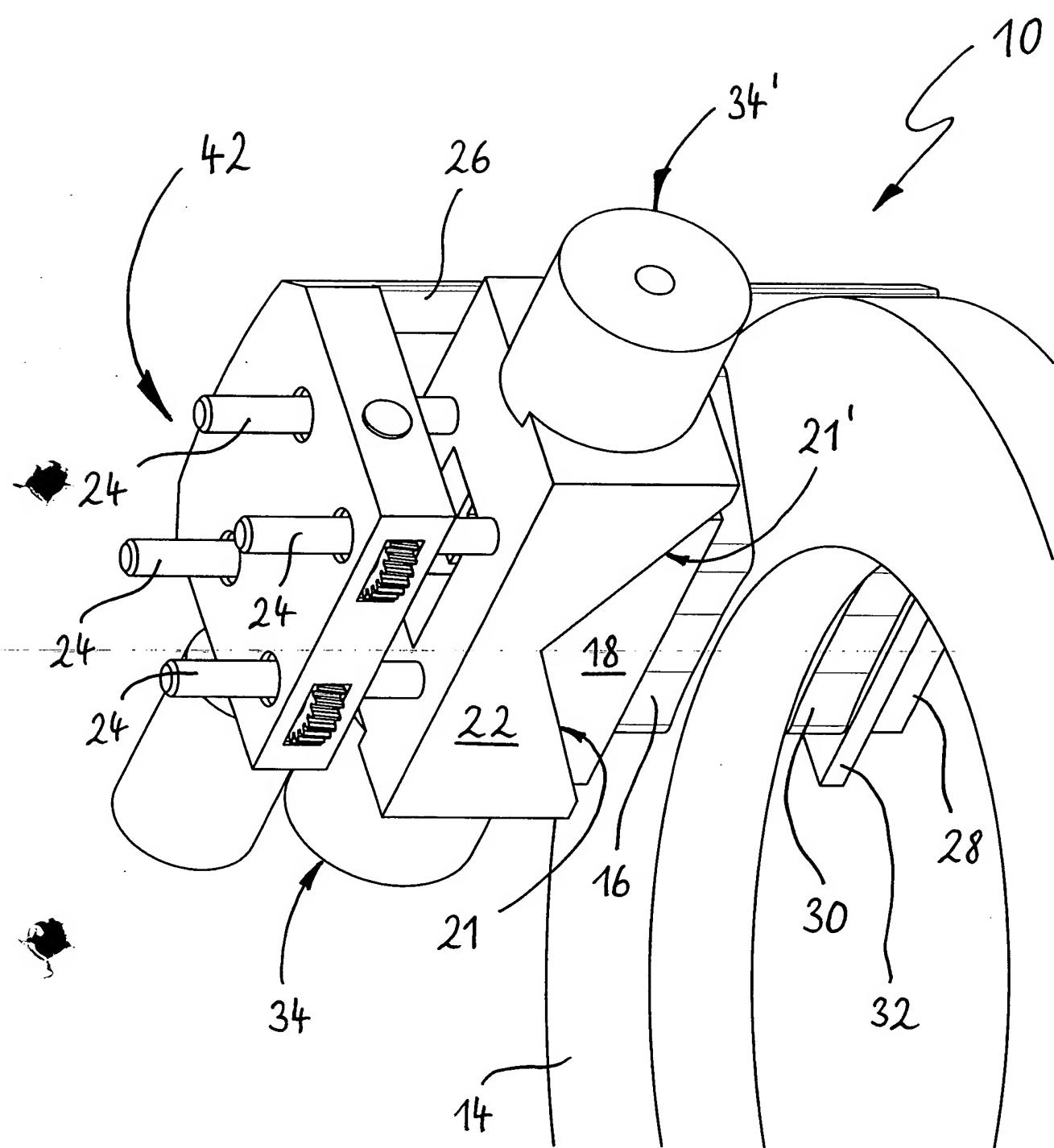


Fig. 2

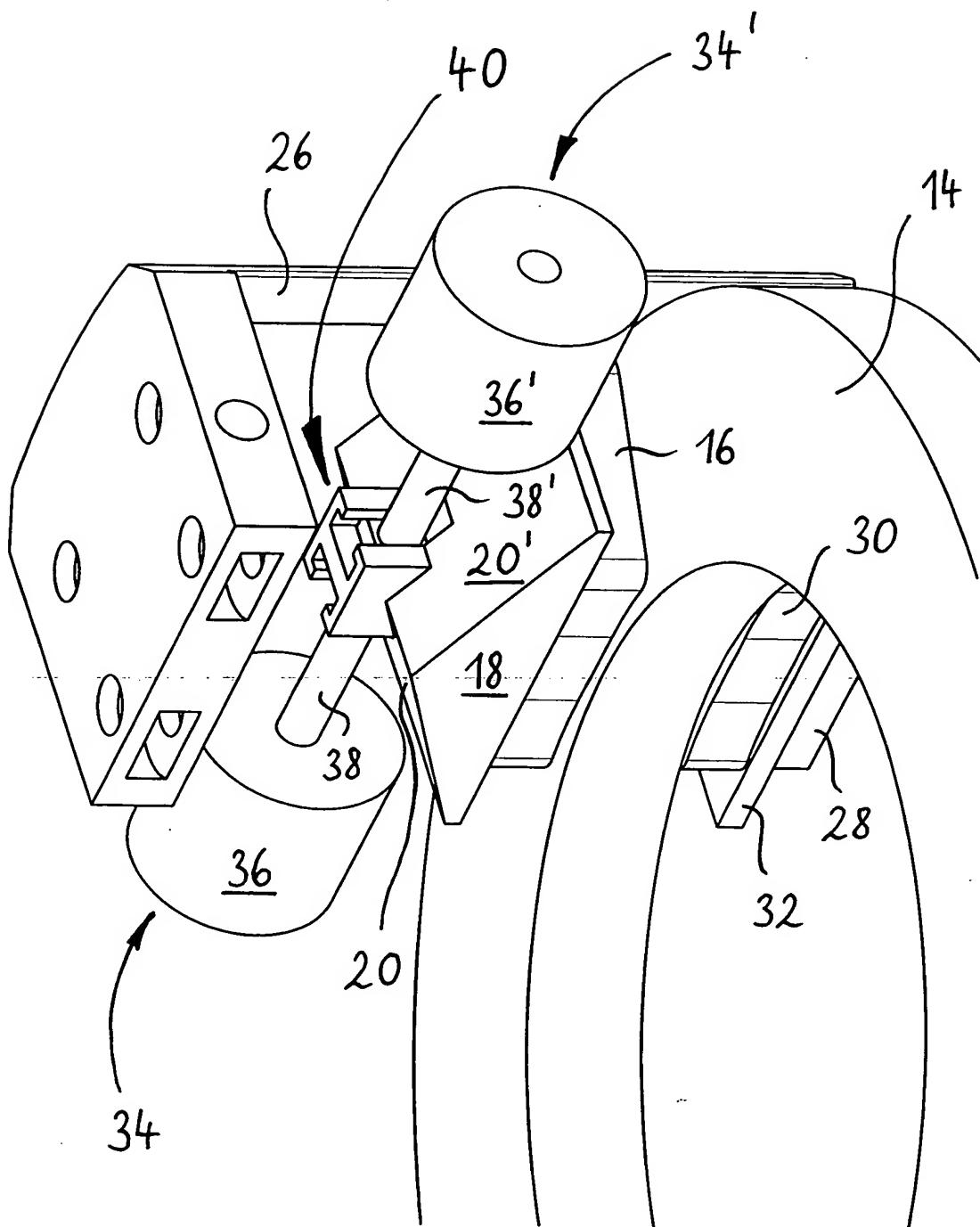


Fig. 3

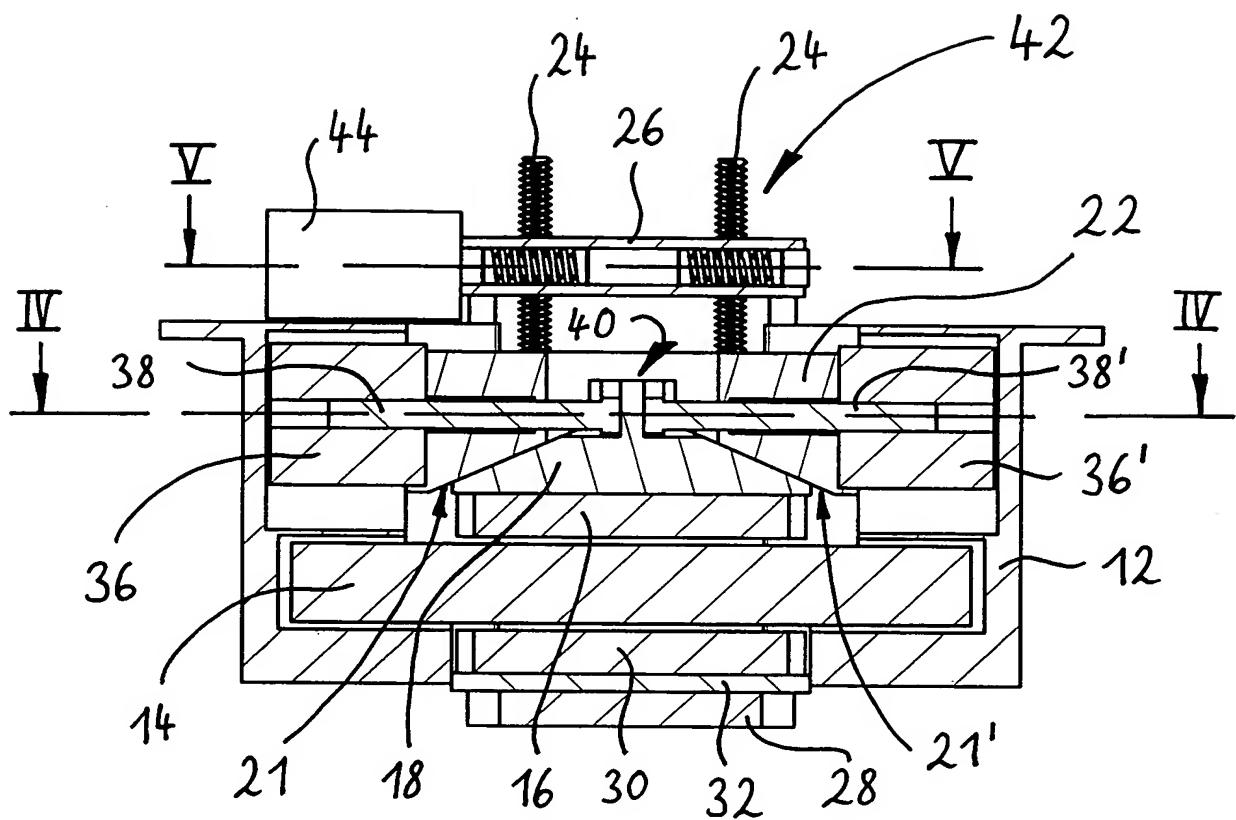


Fig. 4

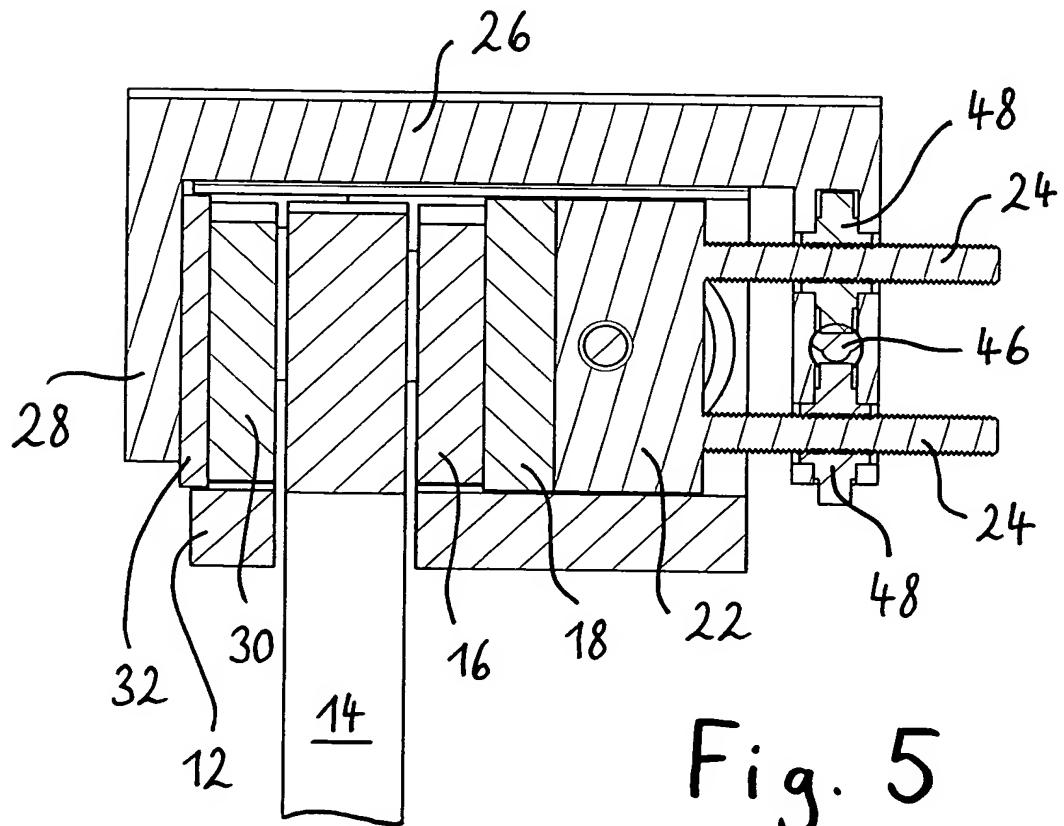


Fig. 5

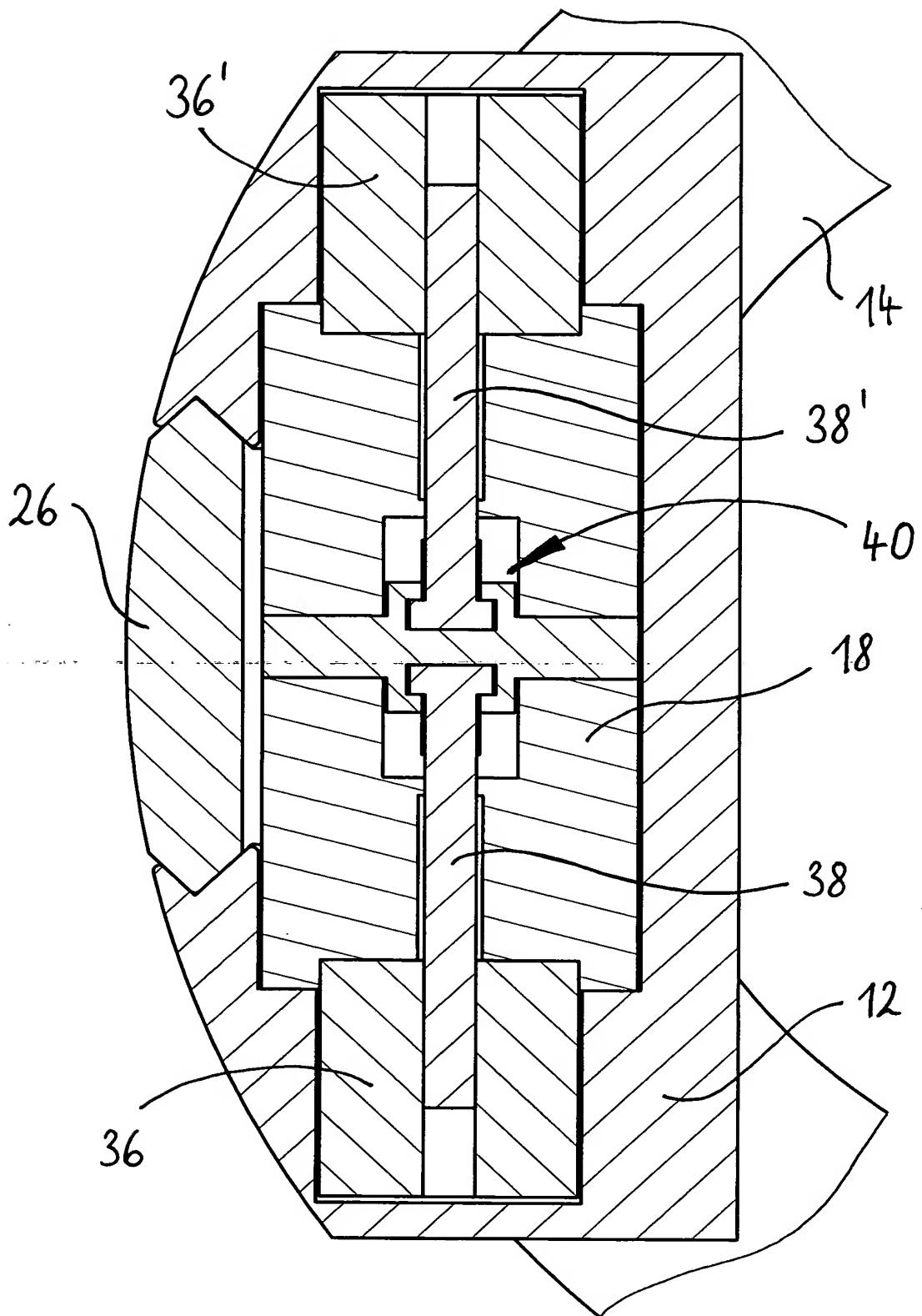


Fig. 6

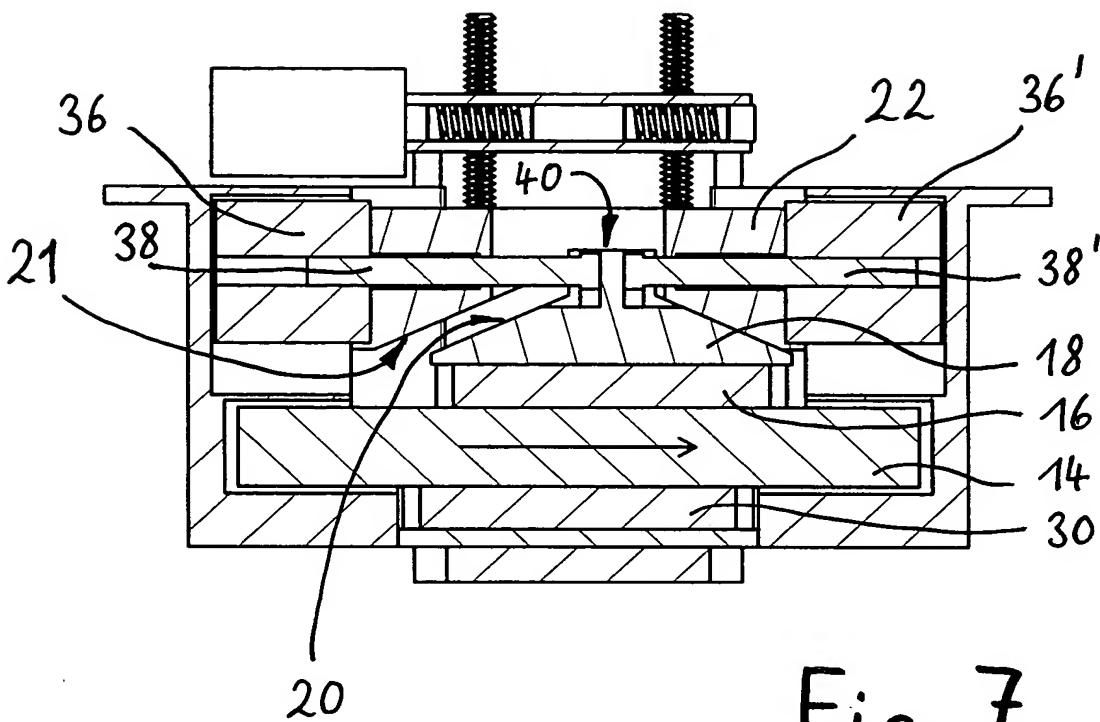


Fig. 7

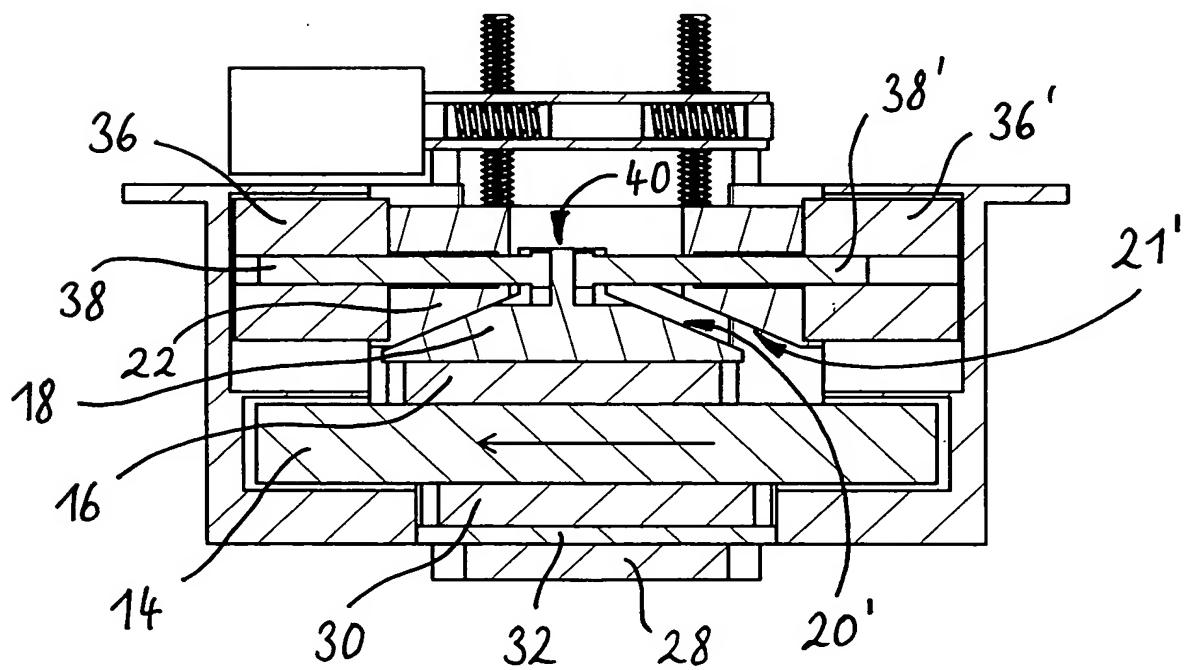


Fig. 8

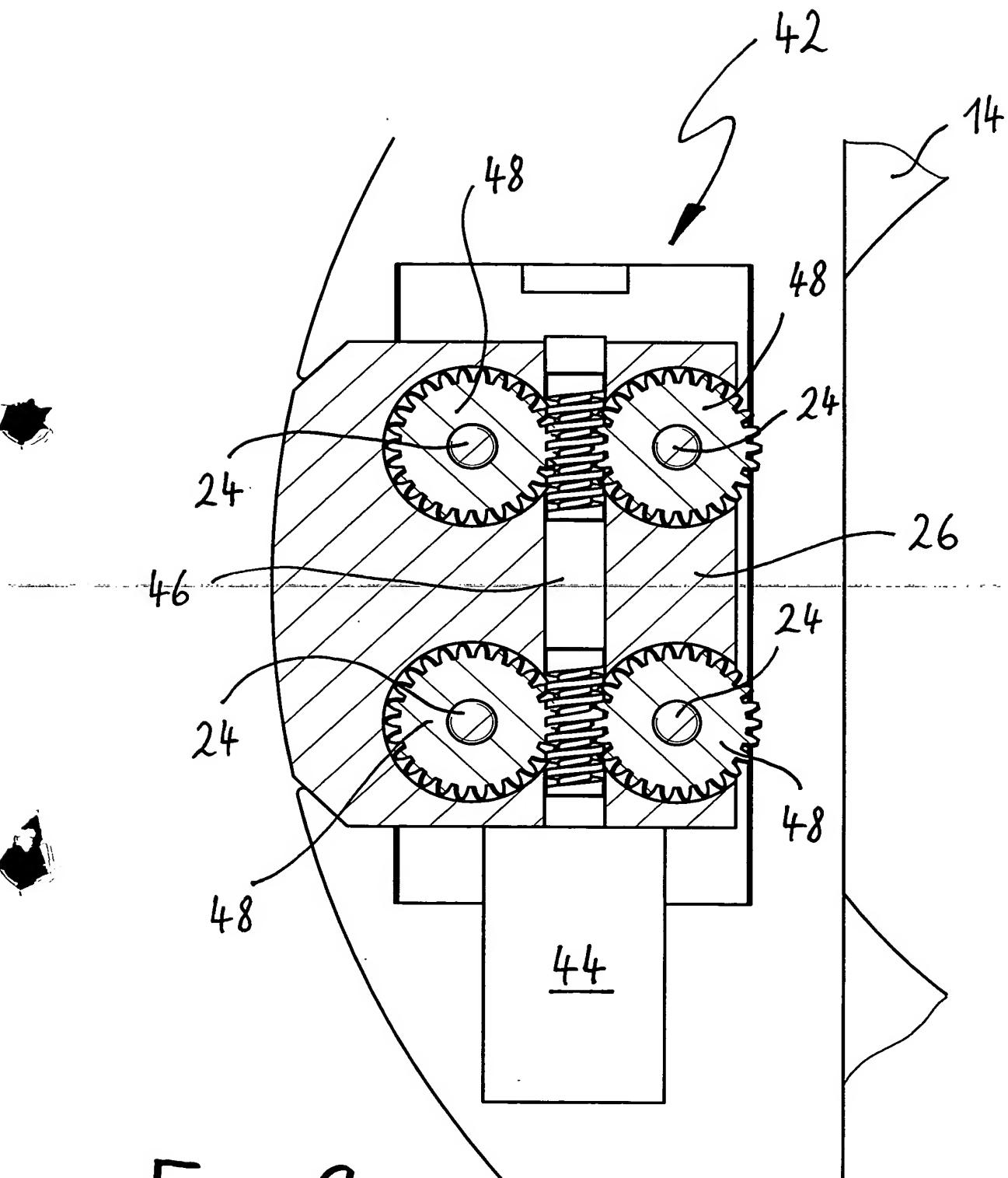


Fig. 9

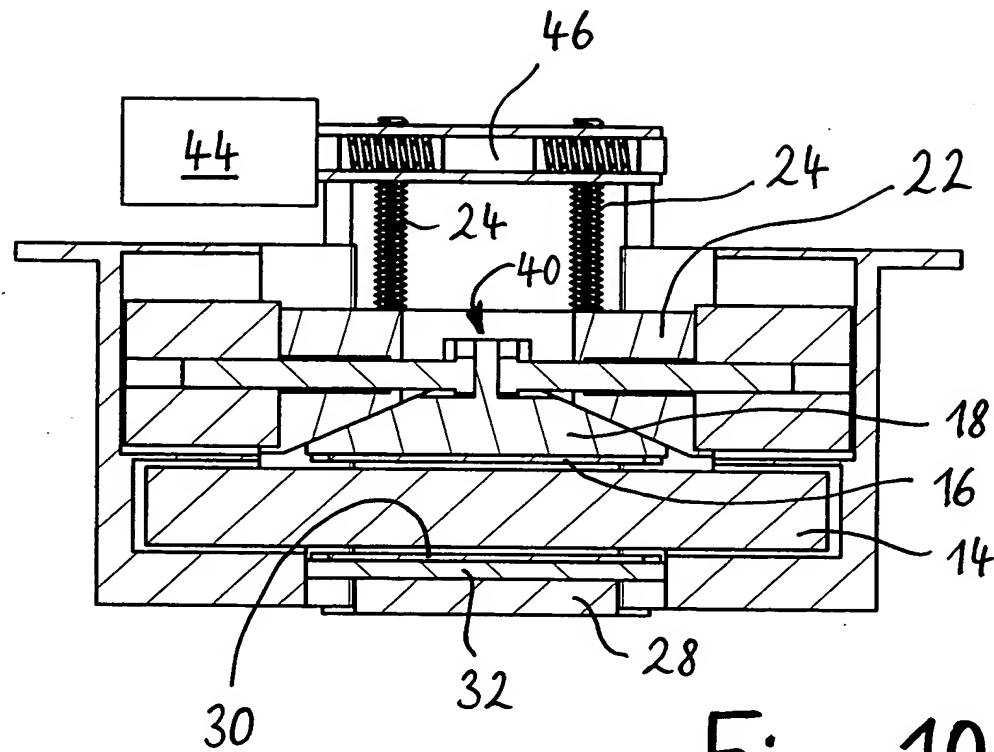


Fig. 10

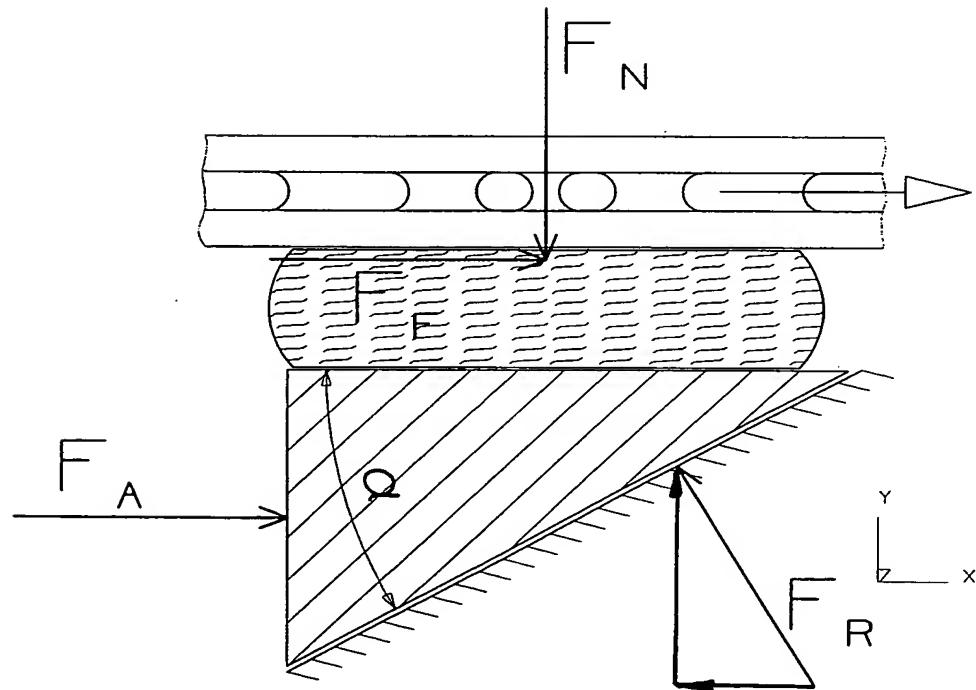


Fig. 11